18.º RELATORIO SEMESTRAL

DA

DIRECTORIA DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

Lido em Sessão Ordinaria d'Assembléa Geral dos Accionistas de 30 de Julho de 1864

Senhores Accionistas.

As occorrencias do semestre findo que merecem ser-vos communicadas, foram as seguintes:

CONTABILIDADE CENTRAL

Conta de Capitaes

O saldo disponivel do capital realizado em 31 de Dezembro passado era....................		3:760$002
Chamadas de 5 % ou 10$ por acção, e o que faltava entrar da ultima chamada de 1863........		1.204:520$000
Fundo disponivel no semestre		1.208:280$002
Transporte		1.208:280$002
Empregaram-se:		
Em material para o trafego e uma indemnisação que ficará por pagar na 1.ª secção............	217:250$145	
Em estações	27:346$000	
Na linha provisoria..............	78:020$789	
Na 2.ª secção	842:285$236	
Na 3.ª dita	412:962$031	
Administração central e direcção technica	82:166$511	
	1.660:030$712	
Indemnisação de capital empregado provisoriamente em material.....	186:792$558	1.473:238$154
Deficit, em 30 de Julho...........		264:958$152

Existindo em deposito as cauções dos diversos emprezarios, com as quaes se póde fazer face a qualquer exigencia de momento, a directoria não tem julgado opportuno accelerar as chamadas, temendo exercer alguma pressão sobre os escassos capitaes do paiz, e dahi o deficit temporario, que desapparecerá com a proxima entrada de fundos.

O saldo da emissão a recolher por meio de chamadas de 10$ por acção, é de 1,800:200$.

Questão financeira

A camara dos Sr. deputados tomou em séria consideração a representação que lhe dirigimos, e um projecto de lei, de certo notavel, por ella mandado ao senado, dispõe dos futuros destinos desta empreza.

Sabeis, que, agitando a directoria ha quasi dous annos a questão de novas emissões para completar o nosso capital, desde então o governo, o conselho de estado, o corpo legislativo e a nossa assembléa geral se têm mais de uma vez occupado com o assumpto.

A proposta da directoria, de que deu noticia o relatorio de Janeiro de 1863, consistia em uma reorganisação da companhia, fazendo-se o governo accionista pelo resto da emissão.

Duas secções reunidas do conselho de estado dividiram-se em opiniões, aceitando dous votos a nossa idéa, lembrando dous outros a compra da estrada pelo estado, e outros dous opinando por adiamento da questão.

Finalmente, um nosso distincto consocio aventou em Fevereiro de 1863 a idéa de ceder-se a empreza a uma companhia estrangeira, que importe capitaes para prolongar a estrada pelo interior.

Este ultimo pensamento foi o que prevaleceu no projecto da lei ora submettido á sabedoria do senado, projecto que tem fins muito mais amplos que os da nossa concessão, e só desta occupa-se como parte do grande systema de vias ferreas e communicações fluviaes, de que lança os primeiros fundamentos.

A directoria espera com calma o que resolvem os poderes publicos; e se, como Brasileiros, devemos olhar com vivo interesse a tentativa patriotica de completa transformação de nossas communicações internas, como socios em uma empreza industrial, não temos felizmente motivo algum de anciedade. Não adjudicamos obras, não tomamos compromissos que excedam as forças da emissão realizada; e, uma vez reconhecida pelos poderes do Estado a falta de capitaes no paiz que facilitem novas emissões, a companhia, dado o caso de que nada resolvesse este anno o corpo legislativo, acabaria as suas obras em construcção, e se acharia na mais excellente posição perante o governo imperial.

Devemos, comtudo, observar que com o adiantamento dos trabalhos já começou a dispersão do pessoal, que proseguirá rapidamente no proximo anno; e será para lamentar que por falta de providencias a tempo se deixe desorganizar o serviço de construcção, distrahir-se para outros misteres a pericia pratica que já possuimos, desmoralisando a idéa e elevando necessariamente o custo das futuras construcções.

Devemos informar-vos por esta occasião que a discussão da camara temporaria nos foi, o mais que é possivel, honrosa; voltou-se a permuta por apolices do resto das acções, sem que se levantasse uma duvida sequer ácerca da moralidade da nossa gestão, ou de acerto de nossas deliberações. Facto pelo qual a directoria se congratula comvosco.

Conta de emprezarios

Ultimaram Roberts Harvey & C. as quinze milhas da 2.ª secção que ficaram a seu cargo, tendo sido em 1861 alliviados de toda a obrigação relativa ao grande tunel; as contas estão liquidadas, e os saldos, incluida a caução, lhes foi offerecido. Sente, porém, a directoria ter de noticiar-vos que estes emprezarios, recusando receber o seu dinheiro, levantam ha muitos mezes pretenções a qual mais desarrazoada.

Formularam reclamações contra decisões technicas do engenheiro dadas na fórma do contracto, e pediram pagamento de algumas obras que diziam haver

feito além das contractadas. Contestaram tambem a justiça com que lhes foi imposta a multa de 120:000$ por oito mezes de demora das obras.

Sobre as reclamações foi ouvido o engenheiro, que especificou quaes as obras extraordinarias que realmente tinham feito, e opinou pelo pagamento dellas ao que annuindo, a directoria abonou demais aos emprezarios o seu valor, 11:132$000. As mais reclamações foram, como pareceu ao engenheiro, julgadas improcedentes pela directoria.

Quando ás multas, a directoria as impôz sem ouvir o engenheiro, porque não é questão technica, e a disposição do contracto que as estabelecêra, é bem terminante; sendo de notar que a penalidade de 15:000$ por cada mez de demora foi estipulada em contracto depois de dous annos de experiencia e trabalhos, e que, sendo alliviados do grande tunel que por si só manifestamente exigia mais tempo que todo o resto, entretanto apenas foram abatidos seis mezes do prazo primitivo.

Contra estas decisões reclamaram os emprezarios exigindo o fiel cumprimento do seu contracto, segundo o qual o engenheiro em chefe é o arbitro nas divergencias entre elles e acompanhia, e de sua sentença só podem elles emprezarios appellar para a directoria. Submettida a questão ao arbitro, deu este a sua ultima sentença nestes termos:

" Tendo considerado cuidadosamente a questão, ajudado por todos os meios ao meu alcance, inclusive toda a correspondencia havida durante as obras e até a conclusão dellas, entre a directoria, os engenheiros e emprezarios, e declarando de antemão que julgo todas as considerações beseadas em equidades como attributos, não do engenheiro, mas da directoria, e que a minha decisão funda-se em uma conscienciosa interpretação do contracto e especificações;

" Minha opinião é:

" 1.° Que *stricti juris* sob as condições do contracto ajustado entre as partes em 30 de Junho de 1860, além das concessões feitas pela directoria á vista do officio do engenheiro em chefe de 28 de Dezembro de 1863, os emprezarios Srs. Roberts Harvey & C. não têm reclamação alguma valida contra a companhia da estrada de ferro.

" 2.° Que os emprezarios Srs. Roberts Harvey & C., tendo deixado de prehencher a parte do dito contracto que exigia delles o complemento das obras até a estação do Rodeio, inclusive, em Novembro 1 de 1862, estão, pelas condições do dito contracto, sujeitos á multa estipulado de 15:000$ por mez pelo tempo de oito mezes."

E, intimada logo aos emprezarios, não teve mais a directoria noticia alguma delles, nem procuraram levantar o saldo que lhes offereceu.

Ha neste negocio circumstancias que convem mencionar, por serem dignas de ponderação.

Tanta e tão illimitada confiança que tinham Roberts Harvey & C. no 1.° engenheiro em chefe que assignaram contracto dando-lhe amplissimos poderes de direcção technica, e o aceitaram como arbitro supremo de todas as duvidas, sendo o appello para a directoria idéa aventada por um dos directores, e por elles acolhida com indifferença. Substituido o engenheiro pelo actual em 1859, não fizeram a menor observação ou queixa, nem por qualquer meio directo ou indirecto mostraram descontentamento: a confiança passou evidentemente de um para o outro. Presentemente, porém, porque não conseguem umas duas centenas de contos a que não têm direito algum, escreveram á directoria uma longa carta, em que abundam queixas amargas, e apreciações offensivas do engenheiro, que, a crêr-se os emprezarios, seria tido por supinamente ignorante de sua profissão. Como se podesse elle ter interesse em prejudical-os em favor da compa-

nhia, que não lho recommenda, ou como se os emprezarios possam ser juizes competentes da aptidão do engenheiro.

Para insistir na imposição das multas, pesa e pesa muito, no animo da directoria, a consideração dos grandes favores que em diversas épocas lhes autorgou no interesse da conclusão das obras. Favores muito além das obrigações do contracto primitivo, e que certamente equivalem a mais que o dobro das multas impostas; senão tivessem taes favores por unico fim evitar a desorganisação do serviço e maior demora, justificariam um dito filho de manifesta má vontade á directoria — *passar pelas forcas caudinas dos emprezarios.*

Possue a directoria um documento do punho de um dos socios da firma social que, enumerando com louvavel sinceridade os auxilios recebidos, consigna o facto de que sem esses auxilios os emprezarios teriam aberto fallencia, e regressado a seu paiz em grande vexame por nada terem aqui feito.

Estes por menores não são uteis, visto o facto de recusarem levantar o saldo da sua conta, que desde Janeiro não vence juros, e porque essa abstenção parece inexplicavel. Entretanto, a directoria, acreditando que Roberts Hervey & C. trataram com ella em boa fé, e procederam com lisura, nutre ainda a esperança de que não terá de deplorar a mais feia das ingratidões.

Objecções por parte do governo

E' bem notavel que, emquanto os emprezarios reclamam com amargura contra o engenheiro que (dizem) os lesou escandalosamente para baratear o custo das obras, o Sr. engenheiro fiscal do governo formula contra o mesmo engenheiro uma accusação de malversação, affirmando que falsificou o calculo das cubações, fazendo pagar demais aos mesmos emprezarios o equivalente de mais 200,0000 jardas cubicas imaginarias, que o mesmo Sr. engenheiro fiscal orça em cerca de 300:000$! Malversação em que, a ter existido, de certo seriam coniventes os emprezarios, a quem os pagamentos foram directamente feitos.

De sorte que engenheiros e emprezarios unidos por seis annos falsificaram as contas de construcção lesando a companhia; mas no ajuste de contas se tornariam inimigos para não levarem a malversação um pouco mais longe.

A inverosimilhança é manifesta; mas a directoria examinando as provas allegadas pelo Sr. engenheiro fiscal, reconheceu a sua improcedencia, e assim lho declarou. Com este relatorio vos será distribuida em folheto separado toda a correspondencia relativa a este assumpto.

Estrada de ferro utilisada

Receita e despeza

A renda bruta no semestre foi de..............	479:954$275
A despeza	435:941$736
Saldo creditado á garantia	44:012$594

Estatistica do trafego

Transitaram viajantes:

De 1.ª classe....	30,254
De 2.ª "	37,418
De 3.ª "	104,301
Total....	171,973

Foram transportadas mercadorias:

arbs. librs.
Taxadas a peso, 1.288,528—24.
" por volumes, 136,875 1/2 palmos cubicos.
" por medida linear, 93,835 " lineares.

No relatorio do director delegado (appenso n. 2), encontrareis minuciosos esclarecimentos e dados positivos a respeito do trafego da nossa linha; todavia a directoria julga util os factos capitaes.

Primeira secção.

Continu'a-se a reformar esta parte da linha, defeituosa desde a sua origem por causas que é escusado rememorar, porque bem a conheceis.

O leito está sensivelmente melhorado, tendo a directoria tido a satisfação de ver passar dous invernos sem interrupção do transito; prosegue-se ainda em alguns pontos no levantamento do nivel.

A maior parte das pontes estão reconstruidas, e a unica importante e dispendiosa que nos falta, é a de S. Pedro, já começada.

As estações, todas defeituosas, vão sendo aproveitadas emquanto é possivel concertal-as; o estado da de Belém aconselhou uma demolição total; o novo edificio tem muito menores dimensões, mas é sufficiente para o serviço do lugar.

Dá-se toda a attenção ao estado dos trilhos e do material, e faz-se o possivel para garantir um bom serviço.

Ramal de Macacos

Do appenso n. 2 vereis que esta parte da linha não tem actualmente renda que cubra o custeio; sendo disso causas a escassez da producção, e a abertura da estação do Rodeio, que desvia d'alli não pequena concurrencia: este facto tinha sido previsto.

Segunda secção

Na parte utilisada até ao Rodeio continuam as esperanças de completa consolidação do leito que a directoria manifestou no ultimo relatorio.

Está passado um anno de serviço das rampas e curvas que conduzem ao Rodeio: e é com o mais vivo prazer que a directoria registra o facto de que em todo esse tempo nem uma roda sahiu dos trilhos, e nenhum desastre, nenhuma interrupção veio lançar duvida sobre a excellencia da fórma de nossos trilhos, e o bem acabado da superstructura da linha. A este respeito deu-se um facto que, podendo ter causado desgraças, pelo contrario augmentou a nossa tranquillidade. Um malfeitor desapertou de noite os freios a cinco carros de lastro que existiam na proximidade do grande tunel, os quaes se precipitaram, accelerando tão enormemente a velocidade que todo o esforço para retêl-os sêria inutil; se encontrassem um trem que subisse, podiam dar-se sérias occurrencias. Esses carros, porém, percorreram rapidissimamente todas as fortes curvas da serra, e chegaram á ponte de Santa Anna, sem que uma roda lhes sahisse dos trilhos, resultado por demais abonador do bom estado da linha.

Um desvio collocado abaixo da estação do Rodeio, e habitualmente aberto, torna impossivel repetição do facto.

As pontes, boeiros, revestimentos de tuneis, e todas as obras de pedra continuam a demonstrar a sua excellente construcção.

Os córtes conservam-se, e, ainda que de varios cahisse alguma terra ou pedra em occasiões de fortes chuvas, nunca foi em quantidade que não pudesse ser removida no intervallo da passagem dos trens, tornada segura pela constante vigilancia que se exerce na linha.

De mais de sessenta aterros pesados desta parte da linha unicamente seis soffreram na ultima estação chuvosa damnos que mereçam attenção, e destes mesmos seis, sómente em dous, o estrago alcançou o espaço coberto pela superstructura, que se teve de remover lateralmente. Promoveu-se activamente a reparação, e proseguiu o trabalho de guarnecimento dos taludes com pedra secca de que vos fallou a directoria no ultimo relatorio, concentrada especialmente a attenção na meia duzia de aterros que cederam em parte ao peso das chuvas. Julga hoje a directoria seguros todos, com a unica excepção do grande aterro da 10.ª divisão, que exigirá ainda não pequeno sacrificio.

Soffremos neste lugar um verdadeiro revéz: um paredão de cerca de 30 pés de altura, assentado em fundações de rocha viva, com 20 pés de grossura em baixo, e 12 em cima, se mostrou insufficiente para conter a terra que se tornou quasi liquida por virtude de infiltrações; o aterro e o paredão rolaram pela grota abaixo. Existia felizmente ao lado, espaço sufficientemente consolidado para onde se mudaram os trilhos, e o serviço não parou, embora a curva se tornasse um pouco mais aspera.

A reparação ha de ser dispendiosa; e a directoria considerando o caso como uma das *necessidades de força maior* a que é destinado o fundo de reserva, delle deduz a despeza respectiva, dando assim uma demonstração de sua lealdade.

Cabe aqui a observação de que o custo das 2,1638 primeiras milhas da 2.ª secção, (cada uma é escripturada em separado), comprehendendo uma ponte de pedra e ferro com 256 pés de vão, um córte de rocha que não tem igual áquem da Serra, e do qual se extrahiram 2,344 jardas cubicas de terra, 2,228 de pedra solta, e 10,483 de rocha, e outros córtes e aterros pesados, custou 245:469$002, ou 113:443$480 por milha; menos do que igual extensão da 1.ª secção. O custo das seguintes milhas é progressivamente maior, assim como crescem as difficuldades do terreno.

ESTRADA PROMPTA PARA O TRANSITO

Via provisoria e complemento da 2.ª secção

A via provisoria destinada a prestar transito até á conclusão do grande tunel, acha-se em estado de ser utilisada, e bem assim as 11,64 milhas da 2.ª secção que do termo della conduzem á Barra do Pirahy no Parahyba. Sendo notavel pelas obras de arte esta parte da linha, como o é pela enormidade das escavações a parte áquem da cordilheira, a directoria manifestou o desejo de que S. M. o Imperador se dignasse solemnisar a abertura, sendo o primeiro a fazer a viagem; S. M. o Imperador houve por bem deferir a este pedido, marcando o dia 7 de Agosto; retocam-se no emtanto, algumas das obras.

A via provisoria, com a extensão de 3,62 milhas, composto toda de aterros e córtes de 20 a 60 pés, com um viaducto de 70 pés de altura, custou (fóra despezas de engenharia) 280:390$789, ou por milha 77:944$808.

As 11,64 milhas da 2.ª secção, com tres tuneis, 6 grandes pontes ou 22 arcos de cantaria e escavações pesadas, custaram 1,907:367$474, sendo pois o custo miliar 163:914$731, pouco maior que o das duas primeiras milhas, ha pouco citadas.

As machinas especiaes encommendadas para a via provisoria, estão no serviço, que desempenham satisfactoriamente.

E' opportuno mencionar as dimensões e custo das pontes da 2.ª secção, todas construidas da melhor pedra com cimento, e tendo sómente uma dellas superstructura de ferro.

1.º	Ponte do rio Sant'Anna, áquem da Serra, 256 pés de vão, encontros de cantaria, e ponte de ferro....................	54:585$036
2.º	Ponte sobre a estrada do Presidente, um arco de cantaria...	10:111$193
3.º	Viaducto no Rodeio, tres arcos, e cerca de 40 pés de altura.	52:324$000

4.º	Ponte sobre o ribeirão de Sant'-Anna, áquem da Serra	Cada uma com 3 arcos, 1 central de 30 pés, 2 lateraes de 18 pés de vão.	24:706$000
5.º	Dita, dito, dito		16:551$000
6.º	Dita, dito, dito		22:391$000
7.º	Dita, dito, dito		23:623$500

8.º	Dita, dito, 3 arcos de 30 pés, 2 de 18, altura 60 pés......	66:722$000
9.º	Dita sobre o rio Pirahy, 3 arcos de 40 pés e 2 de 20......	50:077$000

Estações

Comprehendendo a directoria que deve construir edificios de maior duração que os da 1.ª secção, bastante espaçosos e sem luxo, acredita ter desempenhado este programma nas estações da 2.ª secção: eis o custo por que foram contractadas:

Rodeio	24:000$000
Mendes	16:000$000
Santa Anna	13:500$000
Barra do Pirahy (edificio vasto exigido pela importancia do lugar.	45:000$000

Antes de passar a outro capitulo, consignará neste a directoria um facto satisfactoria: a revisão do traço nas ultimas 11,64 milhas da 2.ª secção fez descer o custo a quasi 600:000$ menos que o orçamento apresentado ao governo; ficando assim confirmado o acerto com que foi evitado um contracto em globo, que faria passar a economia para as mãos dos emprezarios.

ESTRADA EM CONSTRUCÇÃO

Tunel grande

A directoria tem a satisfação de annunciar-vos a completa perfuração deste tunel, só depende actualmente de alargamentos e revestimentos.

Os 479 pés que faltava perfurar na data do passado relatorio, jaziam nos dous lanços entre os poços de ns. 1, 2 e 3; a 30 de Janeiro se encontraram os mineiros do n. 2 e n. 3, e a 30 de Junho se pôde passar do n. 1 para o n. 2. Presentemente as aguas filtradas na bocca do tunel na freguezia dos Mendes correm livremente para a parte do Rodeio.

Se o tunel atravessasse granito sempre firme, prescindindo de revestimento, muitos mezes não seriam ainda precisos para entregal-o ao transito; mas o numero de veios de pedra dividida e decomposta avultam além de toda a previsão; e, havendo ainda por construir grande massa de alvenaria, sómente no decurso de 1865 se póde esperar a inteira conclusão.

Ainda assim, e não obstante a immensidade dos embaraços imprevistos que perturbaram este serviço, é satisfactorio concluil-o em sete annos ou pouco mais, quando na origem opiniões que pareciam tão autorisadas, avaliaram em vinte annos o tempo necessario.

Para mais informações podeis recorrer ao relatorio do engenheiro (appenso n. 3).

Terceira secção

Por indicação do engenheiro em chefe, e visto o estado de adiantamento das obras, conseguiu-se reduzir o prazo de um dos contractos que o tinha maior, de sorte que as locomotivas poderão chegar a Entre Rios no começo, ou quando muito, no meiado de 1866: o appenso n. 3 contém a este respeito minuciosos esclarecimentos.

Para o maior vão da ponte sobre o rio Pirahy na barra e para os menores das tres pontes sobre o Parahyba propoz o engenheiro a construcção de arcos de ferro com os trilhos Barlow removidos em bom estado das curvas da 1.ª secção que exigiam superstructura mais perfeita. Approvada a idéa, contractou-se com o Inglez Swan o arco da ponte do Pirahy, e foi aceita a proposta para outros pela casa Maylor, na Saude.

A directoria crê que estas pontes, além do merito de aproveitar material usado, que não tinha extracção no paiz, offerecerão sufficiente resistencia e muita elegancia.

Quarta secção e complemento da terceira

Continuam a depender de deliberações do poder legislativo e providencias do executivo.

Sala das sessões, 30 de Julho de 1864.

C. B. Ottoni, presidente.
D. J. de Campos Porto, vice-presidente.
A. Martins Lage, secretario interino.
J. M. Baptista de Leão.
D. T. de Azevedo Paiva.

Balanço da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro Segundo em 31 de Junho de 1864.

ACTIVO

Accionistas: Por 60.000 acções emittidas		12.000.000$000	
Por 12 entradas realizadas		10.199.800$000	
			1.800.200$000
Mauá Mac Gregor & Comp.: Pelos fundos existentes neste Banco		793.910$300	
Por 6 apolices depositadas		6.000$000	
			799.910$300
Governo provincial: Saldo do semestre passado		201.172$512	
Importancia recebida neste semestre		184.641$094	
		16.531$418	
Pela garantia de juros neste semestre		95.475$408	
Diversos transportes nos trens da Companhia		2.285$792	
			114.292$618
Governo imperial: Saldo do semestre passado		1.066.074$979	
Pela garantia de juros neste semestre	679.599$269		
Deduzindo o rendimento liquido	44.012$539		
		635.586$730	
Exploração do ramal de Valença		7.222$500	
Diversos transportes nos trens da Companhia		397$384	
			1.709.281$593
Emprestimo a provincia: Pelo saldo dos juros vencidos até o semestre passado			25.301$367
Fairbairn & Comp. £ 15.793.10			139.816$491
Emprezarios do Ramal			2.704$345
Antonio Tavares Guerra Filho			4.030$490
Caixa			9.206$087
Fretes a cobrar			3.174$270
Acções da Companhia: Por 1,010 que representam fundo de reserva			165.576$050
Proprios da Companhia			1.560.770$801
Custo da estrada: A saber			
1.ª secção: Até o semestre passado	5.379.411$743		
Por uma indemnisação de terreno	1.653$600		
		5.381.065$343	
2.ª secção: Até o semestre passado	9.923.376$707		
Serviço dos empreiteiros Roberts Harvey & Comp	236.040$190		
Idem idem Carneiro Leão & Humbird	46.796$720		
Idem idem Jacob Humbird	148.006$700		
Obras diversas, trilhos e mais material	375.441$626		
		10.765.661$943	
3.ª secção: Até o semestre passado	951.489$531		
Serviço do empreiteiro Angelo Thomaz do Ama...	256.278$270		
Idem idem P. A. de Souza Coutinho	76.726$532		
Idem idem J. P. Darrigue Faro	63.296$489		
Obras diversas e material	16.660$740	1.364.451$562	
			17.511.178$848
Linha provisoria: No semestre passado		202.370$000	
Neste semestre		78.020$789	
			280.390$789
Ramal dos Macacos			56.878$169
Trem rodante: Até o semestre passado		806.502$651	
Por 9 locomotivas americanas (tanck engines)		211.644$862	
			1.018.147$513
Material encommendado			452.857$034
Officinas			204.470$280
Deposito			142.764$256
Coke existente 467 toneladas			11.987$802
Carvão idem 358 toneladas			6.671$421
Instrumentos de exploração			6.842$761
Utensilios			17.132$032
Cavalgaduras			5.765$000
Machinas Edmonson			6.351$954
Mobilia			14.384$040
Armazem de Sapopemba			21.000$000
Estação da côrte		365.619$550	
" de S. Francisco Xavier		1.955$040	
" do Engenho Novo		10.834$000	
" de Cascadura		10.939$000	
" de Maxambomba		10.834$000	
" de Queimados		11.058$964	
" de Belém		50.524$000	
" da Bifurcação		3.041$960	
" de Macacos		4.325$366	
" do Rodeio		32.181$580	
" dos Mendes		16.500$000	
" de Sant'Anna (em construcção)		2.000$000	
" do Pirahy (idem)		14.500$000	
" do Ypiranga (idem)		1.316$000	
" Imperial		28.624$934	
			564.254$394
Administração central: Até o semestre passado		397.879$779	
Por 51/64 das despezas neste semestre		28.453$441	
			426.333$220
Explorações e estudo: Até o semestre passado		769.531$434	
Neste semestre		53.713$070	
			823.244$504
Despezas do emprestimo			902.222$444
			807.140$573

PASSIVO

Capital. — Representado por 60.000 acções	12.000.000$000	
Realizado pelo emprestimo de Londres	12.666.666$666	
		24.666.666$666
Emprestimo de Londres. — £ 1.526.500 a 27 d.	13.568.889$110	
Valor real levado a capital	12.666.666$666	
		902.222$444
Differença de cambios		111.340$023
1.º *Dividendo.* — Resto a pagar		2.507$000
2.º " " "		638$400
3.º " " "		287$550
4.º " " "		272$550
5.º " " "		346$410
6.º " " "		253$800
7.º " " "		408$880
8.º " " "		4$550
9.º " " "		1.278$550
10.º " " "		391$300
11.º " " "		277$550
12.º " " "		423$250
13.º " " "		1.533$050
14.º " " "		350$350
15.º " " "		1.397$350
16.º " " "		1.870$050
17.º " " "		3.273$180
18.º " a pagar em Junho proximo		334.200$000
Fundo de reservas. — Empregado em 1.010 acções	165.576$050	
Por empregar	143.902$988	
		309.479$038
Valores depositados		39.279$083
Vendas em leilão		99$820
Letras a pagar		776$450
Pagamentos em suspenso		8.331$603
Credores diversos		39.990$009
Mauá Mac-Gregor & Comp. — De Londres £ 597 13s. 5d.		4.444$708
Knowles & Foster. — £ 1.289 6s. 11d.		10.582$429
Charles Pecher & Fils. — Fr. 1.977,71		938$461
L. Hollingsworth. — Drs. 9.789,55		12.251$905
Roberts Harvey & Comp.		432.152$192
Caução dos empreiteiros: Até o semestre passado	1.319.946$626	
Deduzido neste semestre	846.749$616	
	473.152$010	
Caução dos empreiteiros C. Leão e Humbird, neste semestre	4.679$672	
Idem idem Jacob Humbird dito	18.400$670	
Idem idem Angelo Thomaz do Amaral dito	40.601$565	
Idem idem J. P. Darrigue Faro dito	14.650$880	
Idem idem P. A. de Souza Coutinho dito	17.145$504	
Idem idem Lagorbe Felix dito	11.550$000	
Idem idem J. P. Azevedo Castro dito	796$725	
	580.977$026	
Juros por pagar, deste semestre.	10.159$804	
		591.136$830
Juros do emprestimo: Até o semestre passado	616.700$000	
Neste semestre	308.353$000	
		925.059$000
Amortização: Até o semestre passado	269.960$665	
Neste semestre	132.557$746	
		402.518$411
Ganhos e perdas		112$731

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1864.

S. E. O.

APPENSO N. 1 — A

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE GANHOS E PERDAS NO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1864.

DEBITO.		
Custeio da estrada. — A saber:		
Trafego e estações	111.874$599	
Reparos e conservação	153.611$163	
Administração do trafego	19.917$291	
Officinas	69.281$708	
Combustivel	40.122$643	
	394.807$404	
Superstructura da ponte de Caramujos	12.720$235	
		407.527$639
Administração central. — Por 13/64 das despezas		7.252$837
Juros. — Saldo desta conta		7.147$743
Reclamações		12$000
Fundo de reserva. — A saber:		
Quota correspondente a 1/10 % ao anno do capital	12.333$333	
Multas cobradas	286$410	
		12.619$743
18.º *dividendo.* — De 60.000 acções a 5$570		334.200$000
Juros do emprestimo. — Pelos correspondentes a 4 ½ % ao anno do capital nominal de £ 1:526.500 e 1 % de commissão de pagamento dos mesmos £ 34.689—14—3 a 27 d.		308.353$000
Amortisação. — Pelos fundos destinados a amortisação neste semestre		132.557$746
W. H. Clark. — Por differença de cambios		45$318
Emprestimo á provincia. — Por deducção de juros		276$713
Custeio do ramal. — Por 1/3 do deficit na renda do ramal de Macacos neste semestre		1.059$743
Governo Imperial. — Pelo rendimento liquido neste semestre		44.012$539
Saldo por dividir		112$731
		1.255.177$752

CREDITO.			
Saldo do semestre passado			148$800
Rendimento da estrada. — A saber:			
Pasagens		198.348$570	
Fretes		271.484$568	
Armazenagem		497$420	
Multas		286$410	
Telegrapho		1.098$757	
Renda de predios e terrenos. — Liquido			471.709$725
			4.495$410
Vendas em leilão. — Producto da venda de varreduras do armazem, e ferro velho			2.836$480
Multas de acções			763$000
Indemnisações			149$660
Conta de garantia. — A saber:			
Pela garantia do governo provincial neste semestre de 2 % do capital das acções		95.475$408	
Idem do governo imperial de 5 % idem idem	238.688$523		
Idem idem de 7 % do capital do emprestimo	440.910$746	679.599$269	775.074$677
			1.255.177$752

S. E. O.

Rio de Janeiro, 30 de Junho de 1864.

José Torquato de Faria, guarda-livros.

APPENSO N. 2

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II

RELATORIO DO DELEGADO DA DIRECTORIA

CONTENDO A ESTATISTICA E AS OCCURRENCIAS
DA ADMINISTRAÇÃO DO TRAFEGO

NO SEMESTRE DECORRIDO DO 1º DE JANEIRO A 30 DE JUNHO DE 1864

Srs. Directores

Offereço á vossa consideração o relatorio da parte da linha entregue ao trafego no 1.º semestre do corrente anno; e começarei dando-vos conhecimento do que se refere á linha e edificios nella existentes.

Tem sido ella tanto na primeira como na segundo secção conservada devidamente.

Os trabalhos de levantamento do leito da estrada perto de Belém tem tomado bastante impulso, espero que estarão concluidos até fins de Novembro ou Dezembro proximo futuro.

A ponte do Rio Caramujos acha-se de todo concluida tanto nas fundações como no assentamento da superstructura, e elevou o seu custo a 37:173$794.

A ponte provisoria de madeira sobre o rio de S. Pedro já dá passagem segura aos trens, e já se deu começo ás fundações da ponte permanente.

Continu'a-se a prestar a mais séria attenção á vigilancia e conservação dos taludes e córtes na segunda secção.

Os grandes aterros tem exigido trabalhos mui consideraveis. Nas 10.ª e 13.ª divisão soffreram elles mui pronunciados movimentos de terras depois das fortes chuvas.

Tomaram-se immediatamente medidas muito energicas, para evitar a interrupção do serviço e garantir a segurança nas pasasgens dos trens. O unico obstaculo havido foi fazer-se quatro baldeações dos viajantes e interromper-se um dia o transporte de mercadorias.

Além dos dous pontos citados tambem soffreram os atterros das divisões 7.ª, 8.ª e 9.ª, e tem-se em todos elles feitos trabalhos muito importantes e dispendiosos, mas que parecem garantir toda a segurança.

Nestes serviços tem desenvolvido o maior tino e actividade o Srs Dr. Francisco Pereira Passos, engenheiro residente, auxiliado pelas acertadas instrucções do Sr. Capitão Vleminex, inspector geral do trafego. Estes dous funccionarios são dignos de todo o elogio pelo zelo com que curam dos interesses da companhia a elles confiados; e torna-se-me muito agradavel neste momento darlhes um testemunho do meu reconhecimento aos seus bons serviços.

Na 10.ª divisão trata-se não só da escavação do grande córte do traço primitivo, para ficarem os trilhos mais afastados da crista do talude, como tambem de estabelecer-se dous boeiros de esgoto no mesmo talude para inutilisar as infiltrações das aguas naquelle lugar, que, segundo o parecer dos peritos, tem sido a origem principal dos maiores movimentos de terras alli. Estes trabalhos estão sendo feitos com toda a actividade.

Todo o resto da linha tanto na segunda como na primeira secção tem sido e continua a ser devidamente conservada, e todas as obras nellas feitas, de que mais detalhadamente tereis conhecimento pelos mappas annexos ao relatorio da inspectoria geral do trafego tem sido feito com toda a solidez.

Os tuneis tem dado provas de segurança, nada tem havido que indique imperfeição alguma em sua construcção.

As principaes despezas feitas durante o semestre com a linha foram as seguintes:

Conservação ordinaria e varias reparações..................	60:786$518
Grandes reparações e modificações, conclusão da ponte de Caramujos, obras da coberta para carros, etc.............	141:104$426
Rs.......	201:891$044

Tracção

As despezas feitas nas officinas no semestre findo por diversos serviços foram menores Rs. 19:126$878 que no semestre anterior; importaram ellas no

2.° semestre de 1863 em.................................	101:504$447
1.° semestre de 1864 (actual) (a)...........................	82:377$569
Differença para menos no ultimo semestre.........	19:126$878

(a) Divide-se esta cifra pelo seguinte modo:

Trem rodante—Pessoal.....	32:142$993	
Material......................	39:629$710	
		(b) 71:772$703
Construcções—Pessoal.........................	2:197$730	
Material......................	2:456$102	
		4:653$832
Obras para a conservação da................. linha—Pessoal	2:501$345	
Material..................................	2:469$279	
		4:970$624
Obras para as estações—Pessoal..............	766$513	
Material	213$897	
		980$410
		(a) 82:377$569

As despezas relativas ao trem rodante são as seguintes:

Renovação de locomotivas....................		5:640$715
Idem de wagons—Grandes reparações e transformações	6:145$303	
Collocação de freios........................	5:539$825	
Substituição de molduras.....................	3:802$204	
		15:487$332
Conservações e reparações ordinarias..........		50:655$656
		(b) 71:772$703

O numero de wagons existentes no fim do semestre era o seguinte:

De viajantes

Carro Imperial			1
Carros de 1.ª classe—Americanos	2		
Inglezes	12		
		14	
Ditos da 2.ª dita — Ditos	17		
Americanos	2		
		19	
Ditos da 3.ª classe		13	
Dito para o correio		1	
Ditos mixtos para 3.ª classe, systema americano		1	
Ditos ditos para o correio e 2.ª classe		2	
			50
			51

De mercadorias e diversos

Carros fechados	112	
" abertos	13	
" para freios e bagagens	10	
" para animaes	12	
" para madeiras e trilhos	22	
" para conduzir polvora	1	
" para serviço de lastro e aterro	38	
		208
		259

Além da conservação ordinaria e varias reparações que se tem continuado a fazer no material rodante de maneira a assegurar a duração desta parte do material fizeram-se mais as seguintes obras:

Transformaram-se 10 wagons;
Collocaram-se 41 freios em diversos wagons;
Idem 76 molduras de rodas (bandages);
Idem 147 mollas;
Pintaram-se 3 wagons de 1.ª classe;
Idem 4 ditos da 2.ª dita;
Idem 2 ditos da 3.ª dita;
Idem 24 ditos de mercadorias;
Idem 16 ditos diversos, além de outras obras.

Fez-se tambem a transformação de um carro americano do serviço do correio e bagagens, em um só carro para 1.ª, 2.ª e 3.ª classe. Este trabalho nada deixa a desejar tanto em perfeição como em seu custo. Elevou-se este apenas a 2:341$010. Comporta elle 75 viajantes das 3 classes com commodidade.

Trata-se de transformar quanto antes um dos americanos de 2.ª classe em um carro mixto para 1.ª e 3.ª classe.

Possue a companhia actualmente 22 locomotivas:
Sendo do systema americano 9 e inglez 13.

As 9 primeiras são:

Pirahy, Pedro II, S. Francisco, Parahopeba, Mantiqueira, Valença, Conselheiro Ottoni, Ypiranga e Rio-Grande; e as outras 13 são: Princeza Imperial, Imperador, Imperatriz, Progresso, Brasil, Parahyba, Vassouras, Paulista, Mineira, Fluminense, Constituição, Industria e uma pequena de lastro.

Todas se acham em bom estado, excepto a ultima, que se acha em grande reparação, e é que foi comprada aos emprezarios da 2.ª secção.

Tem-se notado alguns melhoramentos nos serviços das officinas depois de dirigidas pelo Sr. Dr. Gustavo Rego Macedo, chefe do serviço de tracção, tanto na parte economica como na de conservação do material.

As 3 locomotivas especiaes da linha provisoria foram montadas nas nossas officinas, a primeira em 12 dias, sendo o custo destas obras 1:628$629 levado a valor das mesmas.

Officinas

Acham-se em bom estado as machinas e ferramentas existentes.

O armazem em devida ordem, e igualmente toda a escripturação.

O consumo do combustivel foi o seguinte:

Coke — 1,254 tons., 15 quints., 3 ars. e 4 libs.	37:721$660
Carvão de pedra — 278 tons., 2 quints. e 7 libs.	6:212$321
Idem (patent ful) — 11 tons., 3 quints., 1 ar. e 2 libs.	188$662
	44:122$643

Neste consumo não se acha incluido o do ramal dos Macacos, que foi o seguinte:

Coke — 53 tons., 3 quints., 3 ars e 16 libs.	1:429$578
Carvão de pedra — 15 tons., 7 quints. e 1 lib.	29$121
Idem (patent ful) — 9 quints. e 2 ars.	8$026
	1:466$725

E para o serviço da linha provisoria:

Coke — 19 tons., 12 quints. e 2 ars.	527$315
Carvão de pedra — 57 tons., 16 quints., 3 ars. e 24 libs.	1:093$330
	1:620$645

O deposito de combustivel tem a existencia constante do respectivo balanço.

Espera-se a todo o momento carregamentos de Inglaterra.

Estações.

Os serviços nas estações continuam a ser feitos regularmente.

Com as medidas ultimamente adoptadas tem-se diminuido tanto quanto tem sido possivel seu pessoal.

Para as tres ultimas estações além do Rodeio foi nomeado todo o pessoal escolhido dentre o já existente no serviço da companhia, promovendo-se áquelles dos empregados que o mereciam.

As estações acham-se em bom estado de conservação. A da côrte foi mandada pintar interior e exteriormente, renova-se-lhe todo o soalho, por estar muito arruinado.

A de Belém está sendo novamente construida e dentro em 3 mezes estará prompta.

Fez-se na estação da côrte uma coberta para carros que accommoda 25 wagons. Esta obra estará concluida dentro em 20 dias; era ella urgente.

Trata-se de assentar em Belém um girador igual ao existente no Rodeio para facilitar as manobras das locomotivas.

O pessoal das estações é o constante da relação annexa ao relatorio.

Serviço dos trens

Percorreram a linha durante o semestre 1,479 trens sendo:

De viajantes em serviço ordinario	1,056	
Idem idem extraordinario	3	1,059
De mercadorias		146
De lastro		274
		1,479
No semestre anterior		1,721
Differença para menos		242

Differença que provém não só do menor numero de trens dos suburbios, como da diminuição dos transportes de mercadorias.

O numero de wagons rebocados foi o seguinte:

De viajantes	18,730
De mercadorias	5,678
De lastro	3,190
	27,598

Os totaes geraes dos transportes effectuados são como se seguem:

Viajantes de 1.ª classe	30,254
Idem da 2ª classe	37,418
Idem da 3.ª classe	104,301
	171,973

Quantidade superior 30,559 passageiros mais que no 1.º semestre de 1863.

Continúa o augmento progressivo da 3.ª classe e diminuição sensivel na 1.ª e 2.ª.

A massa de mercadorias taxadas a peso elevou-se a 1.288,528 arrobas e 24 libras (sendo 479,746 arrobas e 21 libras de café).

136,875 ½ palmos cubicos.

93,835 palmos lineares.

A fiscalisação de bilhetes de viajantes tem sido feita convenientemente, e tem cessado os abusos de que vos dei conhecimento no relatorio passado.

Serviço do telegrapho

O serviço do telegrapho ainda se rescente da falta de um bom pessoal. D'entre os empregados existentes alguns ha que preenchem bem suas funcções e estes são em pequeno numero. Empregam-se os meios para melhorar o serviço.

Do 1.° do corrente mez em diante deu-se nova fórma a este serviço, tomando a administração a si as despezas de conservação, e tornando o chefe da telegraphia empregado da companhia e não contractador do serviço como anteriormente. Os apparelhos existentes em Belém e Cascadura foram mudados, e os chegados ultimamente de Inglaterra vão ser collocados nas estações além do Rodeio até á Barra do Pirahy.

As communicações feitas durante o semestre foram 36,088 constando de 138,377 palavras e 55,984 signaes para o serviço da companhia.

Communicações de diversos serviços	35,611;	pals.	128,951
Idem do serviço telegraphico	164;	"	2,431
Idem do governo	8;	"	288
Idem de particulares	305;	"	6,707
	36,088		138,377

As communicações de particulares produzio uma receita apenas de...... 1:130$690.

Inspectoria geral do trafego.

Continúa o chefe desta repartição a prestar bons serviços á companhia. No seu escriptorio se acham centralisados todos os trabalhos; alli se encontram todas as informações e dados relativos á parte da estrada entregue ao trafego.

Contadoria.

Reporto-me ao ultimo relatorio.

Estatistica do trafego.

Pelos annexos a este relatorio conhecereis tanto o movimento e rendimento de viajantes como o de mercadorias em ambas as direcções.

O transporte de mercadorias foi inferior ao semestre passado (2.° de 1863) 471,256 arrobas, e superior ao seu correspondente (1.° de 1863) apenas 7,671 arrobas.

O numero de viajantes foi superior ao do semestre proximo passado 8,531, e ao 1.° semestre de 1863 30,559, passageiros, notando-se que o augmento só se dá nos viajantes de 3.ª classe, havendo porém sensivel decrescimento na 1.ª e 2.ª.

O balanço da receita e despeza do trafego mostra que foi aquella de 471:709$725, e esta de 407:527$659 havendo um saldo a favor da receita de 64:173$116. Tanto a receita como a despeza foram inferiores ás do semestre ultimo; e esta menor seria se não tivessemos os trabalhos extraordinarios da

conclusão da ponte de Caramujos, coberta de carros na estação da côrte, reconstrucção da estação de Belém, e maior extensão de linha a conservar, e em maior espaço de tempo do que no anterior semestre.

O rendimento do ramal de Macacos foi de		14:225$079
O costeio		17:404$307
Deficit		3:179$228
Sendo $^2/_3$ por conta dos empresarios..........	2:119$485	
$^1/_3$ por conta da companhia que lhe está levada á conta de ganhos e perdas	1:059$743	
	3:179$228	

O total do movimento de viajantes em ambas as direcções foi o seguinte:

Viajantes de 1.ª classe	1,976
Idem de 2.ª classe	5,118
Idem de 3ª classe	8,891
	15,895

Estes algarismos acham-se já englobados na estatistica geral e bem assim o do movimento de mercadorias que foi o que se segue:

As taxas por peso	491,523 ars, e libs.
Idem por palmo cubico	22,185
Idem por palmo lienar	2,182

Comparadas as duas naturezas de transportes no corrente semestre com os do proximo passado vê-se a grande differença para menos neste. Sendo que em viajantes diminuiu 4,038 e em mercadorias a peso 599,842 arrobas.

Accidentes.

Apezar das repetidas recommendações feitas ao pessoal dos diversos ramos de serviço em ordem a tomarem todas as precauções para evitar accidentes, e das punições applicadas nos casos de falta de seu cumprimento, tenho infelizmente que registrar no presente relatorio quatro occurrencias desta natureza, e de graves ou funestas consequencias; mas observando que em todos os casos foi sómente imprudencia ou descuido das victimas a causa dos desastres.

A 21 de Março, tendo o trabalhador do trem de lastro da 1ª secção Marcos José de Oliveira, commettido a imprudencia de pôr-se em pé apoiando-se em dous wagons do trem para receber fogo de um outro trabalhador, cahio perto da ponte de S. Pedro sobre a via, e passou-lhe por cima parte do trem. Muito ferido, foi immediatamente transportado para a estação de Queimados, onde chegou já morto. Fez-se o competente corpo de delicto.

Ao chegar á estação do Rodeio o trem da serra da manhã do dia 21 de Maio, espalhou-se o boato de que tinha cahido dentro do tunel n. 11 um passageiro da 3.ª classe.

Immediatamente seguiram para o logar indicado diversos empregados da companhia, e com effeito lá encontraram o trabalhador José Teixeira Bittencourt com ambas as pernas decepadas pela passagem das rodas dos carros de que se compunha o trem.

Transportado para a estação, foram-lhe alli prestados os soccorros compativeis com os recursos do lugar, sendo depois conduzido para a côrte e recolhido á Santa Casa de Misericordia, onde falleceu.

Das investigações e inqueritos feitas, tanto por parte da administração, como das autoridades policiaes, verificou-se que o dito trabalhador cahira sobre os trilhos pretendendo saltar do carro, para escapar de um credor que o acompanhara, e não que fôra delle lançado fóra por essa pessoa, como correu na occasião.

Indo no dia 23 de Maio, em uma machina que regressava da estação da côrte para as officinas de manhã, o foguista José Antonio Marques, ao approximar-se á rua de S. Diogo, saltou no chão para ir para a sua casa, segundo disse, e o fez com tanta infelicidade que ficou com as extremidades das pernas sobre um dos trilhos, de modo que foram esmigalhados ambos os pés pelas rodas da locomotiva. Ao maquinista era completamente impossivel impedir tal desastre.

Foi promptamente enviado para a Santa Casa de Misericordia, onde ainda se acha em tratamento.

A 13 de Junho foi tocado pelo estribo de um carro do trem da serra, que seguia para o Rodeio de tarde o guarda do tunel n. 3, Antonio Fernandes Guimarães, no momento em que por este caminhava para collocar-se em seu posto, resultando-lhe do choque ficar com a perna fracturada. Foram-lhe prestados os necessarios soccorros, primeiramente na estação do Rodeio e depois na Santa Casa da Misericordia, onde se acha em tratamento.

Administração central.

Estão em devida ordem todos os trabalhos a cargo da secretaria.

A escripturação acha-se em dia, e o seu pesoal desempenha satisfactoriamente suas funcções.

Os empregados desta repartição são dignos de que a directoria lhes augmente seus vencimentos, attendendo a que é aquella a unica repartição onde as vantagens dos empregados não tem sido augmentadas, e além desta circumstancia ha a do augmento de trabalho, que pelo desenvolvimento de todos os outros da companhia se centralisam alli. Julgo ser de meu dever assim propo-lo, vós fareis o que melhor entenderdes.

Concluo agradecendo-vos, Srs. Directores, vossas provas de confiança tantas vezes repetidas, e a valiosa coadjuvação que me haveis dispensado no cumprimento de meus deveres, e congratulo-me comvosco por ver que apezar de se ir estendendo a parte da linha entregue ao trafego todos os mais serviços a elle relativos nem por isso o seu costeio se elevou, nota-se antes uma differença para menos de 34:806$115, sem que se deixasse de attender ás mais urgentes necesidades do serviço.

Sala das sessões da directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Rio de Janeiro, 23 de Julho de 1864.

Director delegado.

Joaquim Marques Baptista de Leão.

A

Movimento e rendimento de viajantes no 1.° semestre de 1864.

DESIGNAÇÃO		CORTE				S. CHRISTOVÃO				S. FRANCISCO XAVIER				ENGENHO NOVO			
		1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.
MOVIMENTO	Côrte	....	....	....	....	238	172	198	608	996	845	1.668	3.509	6.677	4.591	15.164	26.432
	S. Christovão	469	107	158	734	....	....	....	....	13	24	66	103	274	225	759	1.258
	S. Francisco Xavier	1.055	1.248	2.142	4.445	17	6	65	88	....	....	....	....	4	15	61	80
	Engenho-Novo	7.133	4.299	14.945	26.377	55	67	146	268	....	20	25	45	....	....	....	....
	Cascadura	2.023	2.210	9.148	13.381	18	15	292	325	7	8	164	179	97	58	713	868
	Sapopemba	876	1.611	3.696	6.183	51	62	258	371	6	12	41	59	13	57	271	341
	Maxambomba	490	1.148	3.615	5.253	13	94	526	633	....	19	11	30	7	16	64	87
	Queimados	220	712	1.544	2.476	....	2	6	8	....	....	1	1	....	4	20	24
	Belém	318	712	1.385	2.415	8	7	14	29	....	4	3	7	1	3	12	16
	Bifurcação	6	17	74	97	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	3
	Macacos	671	1.902	3.097	5.670	....	13	14	27	....	....	3	3	2	....	24	26
	Rodeio	1.430	2.309	5.231	8.970	1	1	22	24	....	1	12	13	14	3	28	45
	Total	14.691	16.275	45.035	76.001	401	439	1.541	2.381	1.022	933	1.994	3.949	7.089	4.972	17.119	29.180
PRODUCTO	Côrte	....	....	....	....	190$000	68$800	39$600	277$400	498$000	338$000	333$600	1.169$600	3.814$950	2.166$400	8.032$800	9.014$150
	S. Christovão	234$500	42$800	31$600	308$900	....	....	....	....	6$500	9$600	13$200	29$300	137$000	90$000	151$800	378$800
	S. Francisco Xavier	527$500	499$200	428$400	1.455$100	8$500	2$400	13$000	23$900	....	....	....	....	2$000	6$000	12$200	20$200
	Engenho-Novo	3.566$500	1.719$600	2.989$000	8.275$100	27$500	26$800	29$200	83$500	....	8$000	5$000	13$000	....	....	....	....
	Cascadura	2.285$472	2.032$832	4.198$788	8.517$092	20$520	13$800	134$320	168$640	7$980	7$360	75$440	90$780	62$080	30$160	185$380	277$620
	Sapopemba	1.401$600	2.062$080	2.332$416	5.796$096	81$600	79$360	165$120	326$080	9$600	15$360	26$240	51$200	14$300	50$160	119$240	183$700
	Maxambomba	1.224$000	2.296$000	3.603$200	7.123$200	32$500	188$000	526$000	746$500	....	38$000	11$000	49$000	14$000	25$600	51$200	90$800
	Queimados	746$640	1.936$640	2.097$392	4.780$672	....	5$440	8$160	13$600	....	....	1$360	1$360	....	9$600	24$000	33$600
	Belém	1.365$680	2.461$444	2.399$460	6.226$584	34$400	24$220	24$360	82$980	....	13$840	5$220	19$060	4$000	9$300	18$720	32$020
	Bifurcação	30$000	68$000	148$000	246$000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5$700	5$700
	Macacos	3.350$000	7.604$800	6.112$400	17.067$200	....	52$000	28$000	80$000	....	....	6$000	6$000	9$520	....	45$600	55$120
	Rodeio	8.570$400	10.944$660	12.306$928	31.821$988	6$000	4$740	51$920	62$660	....	4$740	28$320	33$060	80$640	13$800	64$400	158$840
	Total	23.302$292	31.668$056	36.647$584	91.617$932	330$020	465$560	1.019$680	1.815$260	522$080	434$900	505$380	1.462$360	4.138$490	2.401$020	3.711$040	10.250$550

DESIGNAÇÃO		CASCADURA				SAPOPEMBA				MAXAMBOMBA			
		1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1ª CLASSE.	2ª. CLASSE.	3ª. CLASSE.	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.
MOVIMENTO	Côrte	1.573	2.246	8.243	12.062	777	1.572	3.493	5.842	386	1.165	3.777	5.328
	S. Christovão	153	155	691	999	129	96	1.192	1.417	23	96	776	895
	S. Francisco Xavier	14	18	222	254	17	10	98	125	....	21	18	39
	Engenho-Novo	106	92	580	778	17	79	394	490	7	21	45	73
	Cascadura	....	....	....	....	29	37	298	364	16	16	54	86
	Sapopemba	41	68	387	496	....	....	....	....	42	62	447	551
	Maxambomba	12	24	74	110	19	47	177	243	....	....	....	....
	Queimados	3	8	35	46	6	19	68	93	49	129	271	449
	Belém	7	3	12	22	12	12	92	116	3	35	117	155
	Bifurcação	....	....	....	....	....	8	16	24	3	....	13	16
	Macacos	1	18	14	33	4	14	51	69	13	97	198	308
	Rodeio	....	1	10	11	10	17	84	111	4	65	83	152
	Total	1.910	2.633	10.268	14.811	1.020	1.911	5.963	8.894	546	1.707	5.799	8.052
PRODUCTO	Côrte	1.786$836	2.185$952	3.789$204	7.761$992	1.242$240	2.011$904	2.231$680	5.485$824	964$000	2 329$600	3.764$000	7.057$600
	S. Christovão	174$420	142$600	317$860	634$880	206$400	122$880	762$880	1.092$160	57$500	192$000	776$000	1.025$500
	S. Francisco Xavier	15$960	16$560	102$120	134$640	27$200	12$800	62$720	102$720	....	42$000	18$000	60$000
	Engenho-Novo	67$840	47$840	150$800	266$480	18$700	69$520	173$360	261$580	14$000	33$600	36$000	83$600
	Cascadura	....	....	....	....	14$500	14$800	57$760	87$060	24$000	19$200	32$400	75$600
	Sapopemba	20$500	27$200	75$280	122$980	....	....	....	....	42$000	49$600	178$800	270$400
	Maxambomba	18$000	28$800	44$400	91$200	19$000	37$600	70$800	127$400	....	....	....	....
	Queimados	7$500	16$000	35$000	58$500	12$000	30$400	54$400	96$800	49$000	103$200	108$000	260$200
	Belém	24$500	8$400	16$800	49$700	36$000	28$800	110$400	175$200	6$000	56$000	93$600	155$600
	Bifurcação	....	....	....	....	....	24$000	24$000	48$000	8$280	....	14$300	22$580
	Macacos	4$240	61$200	23$800	89$240	15$040	42$000	76$500	133$540	35$880	213$400	217$800	467$080
	Rodeio	....	4$200	21$000	25$200	47$600	64$600	159$600	271$800	15$040	195$000	123$000	333$040
	Total	2.119$796	2.538$752	4.576$264	9.234$812	1.638$680	2.459$304	3.784$100	7.882$084	1.215$700	3.233$600	5.361$900	9.811$200

DESIGNAÇÃO.		QUEIMADOS.				BELÉM.				BIFURCAÇÃO				MACACOS			
		1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.
MOVIMENTO	Côrte	201	759	1.457	2.417	198	696	1.296	2.190	....	....	....	....	631	1.664	3.236	5.531
	S. Christovão	2	12	31	45	10	7	24	41	....	....	....	....	6	11	41	58
	S. Francisco Xavier	....	....	2	2	....	7	4	11	....	....	1	1	2	....	1	3
	Engenho-Novo	....	2	31	33	....	1	17	18	....	....	....	....	....	3	25	28
	Cascadura	2	9	56	67	9	6	27	18	....	....	....	....	....	11	29	40
	Sapopemba	3	25	71	99	31	21	104	156	....	....	....	....	8	32	108	148
	Maxambomba	54	134	258	446	3	24	105	132	3	....	10	13	16	95	271	382
	Queimados	....	....	....	....	30	116	336	482	....	....	10	10	49	91	189	329
	Belém	30	114	349	493	....	....	....	....	....	....	13	13	65	244	365	674
	Bifurcação	....	....	23	23	1	1	9	11	....	....	....	....	12	35	27	74
	Macacos	46	75	203	324	63	253	378	694	24	33	43	100	....	....	....	....
	Rodeio	18	53	171	242	19	56	173	248	6	19	49	74	184	266	276	726
	Total	356	1.183	2.652	4.191	346	1.188	2.473	4.025	33	52	126	211	973	2.452	4.568	7.993
PRODUCTO	Côrte	680$680	2.064$480	1.980$432	4.725$592	850$540	2.407$468	2.242$860	5.500$868	....	....	....	....	3.151$000	6.655$200	6.408$800	16.215$000
	S. Christovão	6$800	32$640	42$160	81$600	43$000	24$220	41$760	108$980	....	....	....	....	30$000	44$000	82$000	156$000
	S. Francisco Xavier	....	....	2$720	2$720	....	24$220	6$960	31$180	....	....	2$000	2$000	10$000	....	2$000	12$000
	Engenho-Novo	....	4$800	37$200	42$000	....	3$100	26$520	29$620	....	....	....	....	....	11$400	47$500	58$900
	Cascadura	5$000	18$000	56$000	79$000	31$500	16$800	37$800	86$100	....	....	....	....	....	37$400	49$300	86$700
	Sapopemba	6$000	40$000	56$800	102$800	93$000	50$400	124$800	268$200	....	....	....	....	30$080	96$000	162$000	288$080
	Maxambomba	54$000	107$200	102$800	264$000	6$000	38$400	83$840	128$240	8$280	....	11$000	19$280	44$160	209$000	298$100	551$260
	Queimados	....	....	....	....	30$000	92$800	134$400	257$200	....	....	7$000	7$000	86$240	127$400	132$300	345$940
	Belém	30$000	91$200	139$600	260$800	....	....	....	....	....	....	3$900	3$900	47$804	164$400	109$260	303$464
	Bifurcação	....	....	16$100	16$100	$740	$600	2$700	4$040	....	....	....	....	8$880	21$000	8$100	37$980
	Macacos	80$960	105$000	142$100	320$060	46$620	151$800	113$400	311$820	17$760	19$800	12$900	50$460	....	....	....	....
	Rodeio	49$680	116$600	188$100	354$380	33$440	78$400	120$820	232$660	10$560	26$600	34$300	71$460	363$200	425$280	219$520	1.088$000
	Total	913$120	2.579$920	2.764$012	6.257$052	1.134$840	2.888$208	2.935$860	6.958$908	36$600	46$400	71$100	154$100	3.771$364	7.773$080	7.518$880	19.063$324

DESIGNAÇÃO.		RODEIO				RODEIO viagens de recreio, ida e volta			TUNEL GRANDE			TOTAL GERAL			
		1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL.	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL	1.ª CLASSE.	2.ª CLASSE.	3.ª CLASSE.	TOTAL
MOVIMENTO	Côrte	1.188	2.196	5.559	8.943	172	463	635	....	....	....	13.037	16.369	44.091	73.497
	S. Christovão	10	15	54	79	7	16	23	....	....	....	1.096	764	3.792	5.652
	S. Francisco Xavier	....	....	15	15	....	....	....	....	....	....	1.109	1.325	2.629	5.063
	Engenho-Novo	....	8	33	41	....	....	....	....	....	....	7.318	4.592	16.241	28.151
	Cascadura	8	5	28	41	....	1	1	....	....	....	2.209	2.376	10.809	15.394
	Sapopemba	28	14	147	189	....	3	3	....	....	....	1.099	1.967	5.530	8.596
	Maxambomba	5	57	137	199	....	....	....	....	....	....	622	1.658	5.248	7.528
	Queimados	32	62	163	257	....	....	....	....	....	....	389	1.143	2.643	4.175
	Belém	24	63	228	315	....	....	....	....	....	....	468	1.197	2.590	4.255
	Bifurcação	6	17	101	124	....	....	....	....	....	....	28	78	266	372
	Macacos	179	261	298	738	....	....	....	....	....	....	1.003	2.666	4.323	7.992
	Rodeio	....	....	....	....	179	483	662	11	9	20	1.876	3.283	6.139	11 298
	Total	1.480	2.698	6.763	10.941	358	966	1.324	11	9	20	30.254	37.418	104.301	171.973
PRODUCTO	Côrte	7.119$600	10.407$144	13.086$200	30.612$944	688$000	1.389$000	2 077$000	....	....	....	20.914$846	32.023$948	36.909$176	89.847$970
	S. Christovão	60$000	71$100	127$440	258$540	28$000	48$000	76$000	....	....	....	984$120	819$840	2.346$700	4.150$660
	S. Francisco Xavier	....	....	35$400	35$400	....	....	....	....	....	....	591$160	603$180	685$520	1.879$860
	Engenho-Novo	....	36$800	75$900	112$700	....	....	....	....	....	....	3.694$540	1.961$460	3.570$480	9.226$480
	Cascadura	41$920	21$000	58$800	121$720	....	3$000	3$000	....	....	....	2.492$972	2.214$352	4.885$988	9.593$312
	Sapopemba	133$280	53$200	279$300	465$780	....	9$000	9$000	....	....	....	1.831$960	2.532$360	3.519$996	7.884$316
	Maxambomba	18$800	171$000	205$500	595$300	....	....	....	....	....	....	1.438$740	3.139$600	5.007$840	9.586$180
	Queimados	88$320	136$400	179$300	404$020	....	....	....	....	....	....	1.019$700	2.457$880	2.781$312	6.258$892
	Belém	42$240	87$640	159$180	289$060	....	....	....	....	....	....	1.590$624	2.927$244	3.080$500	7.598$368
	Bifurcação	10$560	23$800	70$700	105$060	....	....	....	....	....	....	58$460	137$400	289$600	485$460
	Macacos	352$800	417$280	236$640	1.006$720	....	....	....	....	....	....	3.912$820	8.667$280	7.015$140	19.595$240
	Rodeio	....	....	....	....	716$000	1.449$000	2.165$000	11$000	7$200	18$200	9.903$560	13.334$820	13.317$908	36.556$288
	Total	7.867$520	11.425$364	14.514$360	33.807$244	1.432$000	2.898$000	4.330$000	11$000	7$200	18$200	48.433$502	70.819$364	83.410$160	202.663$026

Rio de Janeiro, 13 de Julho de 1864.

O Contador, *Antonio José Trench.*

Recapitulação do movimento e rendimento do trafego no 1.° semestre de 1864

DESIGNAÇÃO	VIAJANTES		BAGAGENS		ANIMAES E CARROS	
	NUMERO	PRODUCTO	PESO	PRODUCTO	NUMERO	PRODUCTO
Côrte	73.497	89:847$970	15.243 @ 21 lb.	9:772$170	829	2:965$140
S. Christovão	5.652	4.150$660	....	....	....	....
S. Francisco Xavier	5.063	1:879$860	....	....	....	....
Engenho-Novo	28.151	9:226$480	6.848 22	526$230	68	50$220
Cascadura	15.394	9:593$312	6.291 16	550$840	122	145$820
Sapopemba	8 596	7:884$316	1.541	368$890	75	73$140
Maxambomba	7.528	9:586$180	1.886 3	483$930	248	363$220
Queimados	4.175	6:258$892	1.036 16	306$360	123	193$930
Belém	4.255	7:598$368	602 23	394$720	187	433$060
Bifurcação	372	485$460	....	....	....	....
Macacos	7.992	19:595$240	2.170 28	1:635$280	547	1:568$020
Rodeio	11.298	36:556$288	2.905	2:599$410	185	1:067$520
TOTAL	171.973	202:673$026	38.526 1	16.637$830	2.384	6:860$070

MERCADORIAS — IMPORTADAS

DESIGNAÇÃO	SAL Arrobas	SAL Lbs.	ALIMENTICIOS Arrobas	ALIMENTICIOS Lbs.	DIVERSOS Arrobas	DIVERSOS Lbs.	TOTAL Arrobas	TOTAL Lbs.	PALMOS CUBICOS	PALMOS LINEARES	PRODUCTO
Côrte	110.950	25	257.837	19	250.194	15	618.982	27	70.530	53.778	111:876$890
S. Christovão	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
S. Francisco Xavier	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
Engenho-Novo	....	...	41	16	333	2	374	18	189	....	60$940
Cascadura	....	...	136	24	101	8	238	...	....	....	24$190
Sapopemba	....	...	218	12	295	22	514	2	560	....	104$760
Maxambomba	....	...	2.031	11	2.973	14	5 004	25	914	240	825$080
Queimados	....	...	7.453	16	3.862	...	11.315	16	216	3	1:041$270
Belém	....	...	14.769	20	1.349	26	16.119	14	6.011	....	610$350
Bifurcação	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
Macacos	....	...	597	...	1.538	29	2.135	29	1.957	....	279$620
Rodeio	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
TOTAL	110.950	25	283.085	22	260.648	20	654.685	3	80.383	54.021	114:823$105
Productos parciaes das mercadorias	12.509$314		23:286$123		72:070$261		....		5:851$761	1:105$641	....

MERCADORIAS — EXPORTADAS

DESIGNAÇÃO	CAFÉ Arrobas	CAFÉ Lbs.	ALIMENTICIOS Arrobas	ALIMENTICIOS Lbs.	DIVERSOS Arrobas	DIVERSOS Lbs.	TOTAL Arrobas	TOTAL Lbs.	PALMOS CUBICOS	PALMOS LINEARES	PRODUCTO
Côrte	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
S. Christovão	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
S. Francisco Xavier	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
Engenho-Novo	276	...	....	...	747	1	1.023	1	4 626 ½	118	102$190
Cascadura	12.243	17	787	16	7.640	21	17.671	22	6.249	....	1:010$410
Sapopemba	10.400	20	7.296	6	13.668	4	31.364	30	15.922	....	2:664$300
Maxambomba	17.187	16	10.836	22	1.830	14	29.854	20	8.697	37 280	3:121$200
Queimados	21.856	...	11.679	16	3.023	16	36.559	...	2.948	130	4:518$180
Belém	13.309	14	1.717	17	705	19	15.732	18	1.680	329	2:922$310
Bifurcação	....	...	....	...	....	...	....	...	....	....	....
Macacos	185.178	26	31.353	31	38.962	2	255.494	27	5.770	742	53:105$540
Rodeio	219.293	29	17.223	2	9.626	...	246.142	31	2.455	1.215	61:878$370
TOTAL	479.745	26	80.894	14	73.203	13	633.843	21	47.492 ¼	39.814	129:322$500
Productos parciaes das mercadorias	106:661$105		7:275$533		13:358$082		127.296$720		1:612$290	413$490	....

MERCADORIAS — TOTAL DO TRAFEGO; MULTAS; ARMAZENAG.; TELEGRAPHO

DESIGNAÇÃO	PESO Arrobas	PESO Lbs	MEDIDA P. Cubicos	MEDIDA P. Lineares	PRODUCTO	MULTAS PRODUCTO	ARMAZENAG. PRODUCTO	TELEGRAPHO PRODUCTO	TOTAL GERAL DOS PRODUCTOS
Côrte	618.988	27	79.536	53.778	111:876$890	121$410	315$830	469$000	215:378$410
S. Christovão	....	...	....	....	....	....	....	....	4:150$660
S. Francisco Xavier	....	...	....	....	....	....	....	....	1:879$860
Engenho-Novo	1.397	19	4.815 ½	118	163$130	30$000	....	69$500	10:065$560
Cascadura	17 909	22	6 294	....	1.034$600	50$000	3$620	16$500	11:394$692
Sapopemba	31.879	...	16.482	....	2:769$060	..	19$800	12$000	11:127$206
Maxambomba	34.859	13	9.611	37 520	3:946$280	....	3$400	43$000	14:426$010
Queimados	47.874	16	2.264	133	5:559$450	20$000	4$580	33$000	12:376$212
Belém	31.852	..	7 691	329	3:532$660	10$000	18$830	69$000	12.056$638
Bifurcação	....	...	....	....	....	....	....	....	485$460
Macacos	257.630	24	7.727	742	53:385$160	5$000	21$250	147$000	76:356$950
Rodeio	246.142	31	2.455	1.215	61:878$370	40$000	137$260	271$690	102:550$538
TOTAL	1.288.528	24	136.875 ¼	93 835	244:145$000	286$410	524$570	1:130$690	472:248$196
	....		....	....	....	Renda do ramal de Macacos			14:225$079
						» da estrada			458:023$117

OBSERVAÇÃO

Ha nos freles mais 12:707$478 por 113.550 arrobas de trilhos, e 979$200 por 40.800 palmos lineares de dormentes para a 2ª secção.—Total, 13:686$608.

Rio de Janeiro, 13 de Julho de 1864.

O Contador, *Antonio José Trench.*

APPENSO N. 3

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Rio de Janeiro, 22 de Julho de 1864.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, dignissimo presidente da directoria.

Peço licença para apresentar o seguinte relatorio do progresso e estado dos trabalhos a meu cargo. Na data do meu ultimo relatorio, as 14 1|2 milhas entre Belém e o Rodeio tinham sido acabadas e abertas ao trafego — depois desta época a parte da divisão 16.ª abaixo da extremidade Sul do tunel grande foi completada e os trilhos foram assentados.

Seguem algumas parcellas do custo desta porção da linha:

Custo das divisões 1.ª e 2.ª incluindo a estrada permanente, pontes, etc.	245:927$030
N. B. — Nesta parcella está incluido o custo da ponte de pedra e ferro sobre o rio Santa Anna, que sóbe a	54:585$036
Custo das divisões 3.ª a 15.ª (incluindo o mesmo que acima)...	6,178:951$528
N. B. — Nesta avaliação está incluido o custo da ponte de arcos de pedra sobre a estrada do Presidente	10:111$193
E o viaducto de pedra a duas vias do Rodeio	52:324$000

TUNEL GRANDE

Na data do meu ultimo relatorio estavam por furar para completar a perfuração do tunel, 479 pés. A 30 de janeiro passado, as galerias entre os poços ns. 2 e 3 foram reunidas, e a 30 de Junho seguinte, os mineiros passaram pela galeria do poço n. 1 para o n. 2. Assim, depois de ter combatido tantas imprevistas e inesperaveis difficuldades, este importante tunel, de 7,336 pés de comprimento, acha-se aberto seis annos depois da assignatura do contracto. Considerando o tempo necessario para a perfuração, devo lembrar que esta obra requereu poços profundos e difficeis córtes na rocha.

Na metade, pouco mais ou menos, do comprimento do tunel cavou-se em granito duro e compacto, que não precisa de revestimento; o resto porém é geralmente rocha sufficientemente dura, posto que atravessada por grande numero de veias de materiaes em decomposição; nesta parte será preciso espesso revestimento de alvenaria.

O progresso da perfuração durante os ultimos seis mezes foi geralmente satisfactorio, posto que, em dous pontos, turmas de mineiros trabalhassem dia e noite por muitos mezes, sem avançar um pé, devido isso á grande pressão do material molle que muitas vezes quebrou as fortes madeiras que sustentavam a obra.

C

RENDIMENTO E CUSTEIO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRD SEGUNDD NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 1864.

Rendimento.

MEZES.	*Passagens.*	*Fretes.*	*Armazenagens.*	*Multas.*	*Telegrapho.*	*Totalidade.*
Janeiro	33:047$922	40:122$248	96$300	50$000	188$825	73:505$295
Fevereiro ..	32:261$800	46:914$008	68$670	54$680	155$257	79:454$415
Março	32:857$214	43:341$814	70$710	50$000	159$812	76:479$550
Abril	32:694$036	42:653$852	48$170	44$000	230$169	75:670$227
Maio	34:657$926	37:398$582	60$970	27$730	169$189	72:314$397
Junho	32:829$672	61:054$064	146$600	60$000	195$505	94:285$841
	198:348$570	271:484$568	491$420	286$410	1:098$757	471:709$725

Custeio.

MEZES.	*Detalhe*	*Importancia de cada verba.*	*Totalidade.*
Janeiro	Trafego e estações	20:126$507	
	Reparos e conservação	20:278$542	
	Administração do trafego	1:273$489	
	Officinas	12:793$905	
	Combustivel	6:739$760	61:222$203
Fevereiro ...	Trafego e estações	18:215$356	
	Reparos e conservação	26:729$856	
	Administração do trafego	5:354$817	
	Dfficinas	11:692$345	
	Combustivel	6:218$498	68:210$872
Março	Trafego e estações	17:922$315	
	Reparos e conservação	24:027$755	
	Administração do trafego	2:862$547	
	Officinas	10:258$832	
	Combustivel	7:146$181	62:217$630
Abril	Trafego e estações	19:239$991	
	Reparos e conservação	27:636$695	
	Administração do trafego	4:691$839	
	Officinas	13:627$202	
	Combustivel	6:648$665	
Maio	Trafego e estações	17:824$028	
	Reparos e conservação	24:672$692	
	Administração do trafego	2:860$377	
	Dfficinas	11:795$934	
	Combustivel	6:777$922	63:930$953
Junho	Trafego e estações	18:546$402	
	Reparos e conservação.. 30:265$623		
	Supperstructura da ponte do Caramujo .... 12:720$235	42:985$858	
	Administração do trafego	2:874$222	
	Officinas	9:113$490	
	Combustivel	6:581$617	80:101$589
	Total		407:527$639

RECAPITULAÇAO.

Rendimento.		*Custeio.*	
Passagens	189:348$570	Trafego e estações	111:874$599
Fretes	271:484$568	Reparos e conservação	166:331$398
Armazenagem	491$420	Administração do trafego	19:917$291
Multas	286$410	Officinas	69:281$708
Telegrapho	1:095$757	Combustivel	40:122$643
Somma	471:709$725	Somma	407:527$639

Rio de Janciro, 30 de Junho de 1864. S. E. O. *José Torquato de Faria*, Guarda-livros.

APPENSO N. 3

RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

Rio de Janeiro, 22 de Julho de 1864.

Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, dignissimo presidente da directoria.

Peço licença para apresentar o seguinte relatorio do progresso e estado dos trabalhos a meu cargo. Na data do meu ultimo relatorio, as 14 1|2 milhas entre Belém e o Rodeio tinham sido acabadas e abertas ao trafego — depois desta época a parte da divisão 16.ª abaixo da extremidade Sul do tunel grande foi completada e os trilhos foram assentados.

Seguem algumas parcellas do custo desta porção da linha:

Custo das divisões 1.ª e 2.ª incluindo a estrada permanente, pontes, etc. .... 245:927$030
N. B. — Nesta parcella está incluido o custo da ponte de pedra e ferro sobre o rio Santa Anna, que sóbe a .... 54:585$036
Custo das divisões 3.ª a 15.ª (incluindo o mesmo que acima)... 6,178:951$528
N. B. — Nesta avaliação está incluido o custo da ponte de arcos de pedra sobre a estrada do Presidente .... 10:111$193
E o viaducto de pedra a duas vias do Rodeio .... 52:324$000

TUNEL GRANDE

Na data do meu ultimo relatorio estavam por furar para completar a perfuração do tunel, 479 pés. A 30 de janeiro passado, as galerias entre os poços ns. 2 e 3 foram reunidas, e a 30 de Junho seguinte, os mineiros passaram pela galeria do poço n. 1 para o n. 2. Assim, depois de ter combatido tantas imprevistas e inesperaveis difficuldades, este importante tunel, de 7,336 pés de comprimento, acha-se aberto seis annos depois da assignatura do contracto. Considerando o tempo necessario para a perfuração, devo lembrar que esta obra requereu poços profundos e difficeis córtes na rocha.

Na metade, pouco mais ou menos, do comprimento do tunel cavou-se em granito duro e compacto, que não precisa de revestimento; o resto porém é geralmente rocha sufficientemente dura, posto que atravessada por grande numero de veias de materiaes em decomposição; nesta parte será preciso espesso revestimento de alvenaria.

O progresso da perfuração durante os ultimos seis mezes foi geralmente satisfactorio, posto que, em dous pontos, turmas de mineiros trabalhassem dia e noite por muitos mezes, sem avançar um pé, devido isso á grande pressão do material molle que muitas vezes quebrou as fortes madeiras que sustentavam a obra.

A maior parte da galeria furada durante os seis mezes passados, o foi através de material, exigindo abobadas, e segundo as apparencias presentes, será preciso uma quantidade de revestimento igual pouco mais ou menos a . . 2,800 pés. Deste revestimento já se fez até o presente 860 pés, ficando 1,940 pés por fazer. As porções de tuneis alargadas sommam 2,930 pés, ficando . . 4,400 pés para serem alargados.

A somma despendida nas divisões 16.ª e 17.ª que comprehende o tunel grande até o 1° de julho corrente é igual a 2,441:666$244.

LINHA PROVISORIA

A linha temporaria que reune a porção do caminho de ferro situada ao sul do tunel grande, com a que se estende até a Barra do Pirahy, está prompta e tem sido por muitos mezes percorrida por locomotivas, rebocando materiaes para a parte norte da estrada.

As machinas encommendadas nos Estados-Unidos para o serviço desta linha, ahi foram todas experimentadas, no transporte de materiaes e satisfizeram completamente a nossa expectativa, no que diz respeito á segurança e conveniencia no transporte de passageiros e de frete nas montanhas, através das quaes se está construindo o tunel grande; e com effeito, posto que a linha aind a não tenha sido aberta ao trafego geral, comtudo tem-se feito bastantes experiencias tanto com trens de passageiros, como de frete, para mostrar que, na razão da velocidade exigida e com as precauções necessarias em uma obra tão especial, (em rampa de 1 em 18, ou perto de 300 pés por milha, e com curvas de 230 pés de raio), o serviço de transporte executar-se-ha, pelo menos, com tanta segurança como em outra qualquer porção da linha.

O custo total da linha provisoria, excluindo as despezas com engenheiros, foi de .... 282:160$205

PROLONGAMENTO DA 2.ª SECÇÃO A' BARRA DO PIRAHY

O leito da estrada e aos obras accessorias, desde o tunel grande até á Barra do Pirahy estão promptas e os trilhos assentados. E' de presumir que a linha desde o Rodeio até á Barra do Pirahy seja aberta ao publico durante o corrente mez, posto que o lastro da via e as obras da estação da Barra ainda não estejam completamente acabadas.

O custo desta porção da linha subio a.................. 1,907:967$474 nesta somma está incluido o custo das seguintes pontes de arcos que foram inteiramente construidas de pedra

N. 1 no Rio Sant'Anna .... 24:706$000
N. 4 " " " .... 16:551$000
N. 7 " " " .... 22:391$000
N. 8 " " " .... 23:623$000

Todas as precedentes compõe-se de um arco central de 30 pés de abertura e 2 arcos lateraes de 18 pés.

N. 9 no rio Sant'Anna, consistindo de 3 arcos de 30 pés de abertura cada um, e dous de 18 pés, com 60 pés de alto.

Custo .... 66:722$000

N. 10 no rio Pirahy, consistindo de 3 aberturas de 40 pés e duas de 20.

Custo .... 50:077$000

As pontes nos projectos primitivos, designadas pelos numeros intermediarios que aqui faltam, foram evitadas por mudança da linha e canalisação dos rios.

TERCEIRA SECÇÃO

Nas primeiras 14 milhas da bifurcação para a ponte do Desengano, todas as obras de alvenaria e uma grande parte das de terra estão completamente acabadas na via permanente.

A maior extensão de trabalhos de terra que ainda está por acabar é uns 400 pés de aterro na divisão 6.ª exigindo um movimento de pouco mais ou menos 5,000 jardas cubicas. A ponte de ferro de 80 pés de abertura na Barra, acha-se prompta para ser erigida, e permittirá a passagem de uma machina dentro de 30 dias.

A linha será estabelecida com os trilhos até a estação de Vassouras antes do fim do corrente anno.

Todos os pegões da ponte do Desengano e um dos encontros (que são pequenos) acham-se começados. A alvenaria estará prompta a receber a superstructura de ferro (que está em construcção) logo que os materiaes de ferro possam ser transportadas para o lugar pelos trilhos.

As obras desta ponte para a do Paraiso, no rio Parahyba, na divisão 18.ª são muito mais faceis, e poderão facilmente estar promptas antes que os trilhos possam atravessar a ponte do Desengano.

PONTE DO PARAISO

Os dous encontros estão quasi acabados e a maior parte de cada um dos pegões construidos até ao começo dos arcos de ferro, que estão em construcção.

Na divisão 18.ª é necessaria a remoção de cerca de 24,000 jardas cubicas de terra e de 1,000 jardas cubicas de rocha, para que fique completa. Infallivelmente estará acabada antes que os trilhos a possam alcançar.

Na divisão 19.ª até á 30.ª inclusive. algumas milhas estão completamente acabadas e em nenhuma o movimento é maior do que 2,000 jardas cubicas de terra e 280 jardas cubicas de rocha.

A divisão 31.ª que é a mais difficil e a mais custosa na 3.ª secção está bastante adiantada. No tunel faltam 125 pés de perfuração, e ainda ficam para ser removidas 10,000 jardas cubica de terra, 1,000 de rocha solta e 1,000 de rocha dura.

Nas divisões 32.ª á 37.ª, excepto a 32.ª, se acham os mais difficeis trabalhos de terras da 3.ª secção, e estão todos quasi acabados, a maior quantidade de materiaes a remover em cada uma dellas, não passa de 4,000 jardas cubicas de terra.

Nas divisões 28.ª, 39.ª e 40.ª os trabalhos de terra são mui faceis e estarão acabados em poucos mezes. A alvenaria da ponte sobre o Parahyba na Boa Vista, na divisão 41.ª está bastante adiantada.

As divisões restantes até a 56.ª, na intersecção da Estrada União e Industria estão todas começadas ou para começar dentro em poucos dias.

O arranjo com o Sr. Angelo Thomaz do Amaral a que alludo no meu ultimo relatorio tendo tido lugar e um contracto tendo sido feito entre esse senhor e a directoria, o tempo marcado para o complemento dos trabalhos da 3.ª secção, contractados por elle, foi diminuido de um anno, e o tempo para a promptificação do leito da estrada de toda a linha, até á intersecção com a União e Industria, fixado a Março de 1865.

Não ha razão de duvidar que as obras referidas estarão acabadas em tempo para receber a via permanente logo que ella possa ser assentada.

O contracto para o assentamento da via permanente, dispõe de qualquer porção poderá ser feita com lastro composto de pedras quebradas ou de outra qualquer maneira, á escolha da directoria.

Já expuz á directoria o meu parecer sobre este assumpto e a razão porque uma porção da linha no começo, deve ser assentada sem lastro de pedras e com uma economia de 6:548$000 por milha.

Entretanto como não póde haver se não uma opinião sobre a superioridade de uma via permanente com lastro de pedra, a questão é digna de ser considerada com reflexão, se a somma por milha acima mencionada, em attenção aos recursos financeiros da companhia, não podem ser melhor empregada no prolongamento da estrada de ferro, mórmente no futuro, e se sem augmento de custo póde a estrada ser feita sem lastro de pedra.

Tomando em consideração o actual estado dos trabalhos na linha, e dando um desconto razoavel para o tempo necessario para o construcção da superstructura de ferro das importantes pontes que condubem a estrada além do rio Parahyba, no Desengano, no Paraiso e na Boa Vista, póde-se esperar com confiança que toda a linha, incluindo o tunel grande estará em exercicio até Entre Rios para meiado do anno de 1866.

Verificou-se a exectidão do calculo feito no meu ultimo relatorio, sobre a reducção do custo das divisões 18.ª até 26.ª (inclusive) da 2.ª secção, de . . 600:000$000 menos do que o calculo submettido ao governo e approvado.

Allegro-me tambem em poder dizer que a experiencia dos seis ultimos mezes me tem confirmado na crença de uma observação semelhante no dito relatorio, de que nas 41 primeiras milhas da 3.ª secção poderemos poupar . . 1.700:000$ do orçamento approvado pelo governo.

A medição do ramal de Valença está acabada, e foram apresentadas as plantas, córtes e orçamentos.

Deus guarde a V. Ex.

A. Ellisson Junior.

APPENSO N. 4

Totalidade do serviço feito até 30 de Junho de 1864 em 11.435 pés da 2.ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro Segundo, comprehendendo as divisões 16 e 17: a saber:

Natureza do serviço.	Jardas cubicas orçadas.	Jardas cubicas feitas até 31 de Dezembro de 1863.	Jardas cubicas feitas de Janeiro a Junho.	Total.
Excavação em terra	211.000	277.956	300	278.256
" " pedra	44.200	39.376	730	40.106
" " tuneis	72.000	40.000,5	6.367,6	46.373,1
" " poços	1.380	5.279	....	5.279 (*)
Alvenaria de boeiros....	1.160	488,5	24	512,5
" " pontes	....	511,5	....	511,5
Calçamento	....	136	....	136
Muralhas	....	29	....	29
Obras de tijollo e pedra em tuneis	....	2.173	755	2.928
Enchimento de vãos com argamassa e pedra secca	....	1.746	405	2.151

Custo de 31 de Dezembro de 1863		Custo de Janeiro a Junho		Custo até 30 de Junho de 1864	
1863	2,157:729$654	nho	187:769$400	1864	2.345.499$054
Deducção ..	281:176$153	Deducção ..	18:776$940	Deducção ..	** 299:953$093
Saldo pago..	1,876:553$501	Saldo pago..	168.992$460	Saldo pago..	2,045:545$961

(*) Tinha-se orçado um só poço, mas abriram-se tres.
(**) Desta caução, a quantia de 144:996$951 pertence aos emprezarios Roberts Harvey & C.

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1864.

Manoel Coelho da Rocha, secretario da companhia.

APPENSO N. 5

TOTALIDADE DO SERVIÇO FEITO EM 56 MILHAS DA 3ª SECÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II, ATÉ 30 DE JUNHO DE 1864, A SABER:

NATUREZA DO SERVIÇO	Jardas cubicas orçadas.	Jardas cubicas feitas até 31 de Dezembro de 1863	Jardas cubicas feitas de Janeiro a Junho de 1864	Total.
Escavação em terra	2,125.336	623.142	238.034	861.176
" " pedra	260.374	61.583	20.592	82.165
" " tuneis	5.810	1.623	1.449	3.072
Alvenaria de boeiros	7.937	3.770	1.340	5.110
" de muralhas	12.285	820	275	1.095
" de pontes	11.111	5.410	2.683,3	8.093,3
Capello de cantaria	659			
Calçamento	500	2.790,3	1.365,4	4.155,7
Cal para alvenaria	....	2.519	1.497	4.016
Cimento para alvenaria	....	3.151	630	3.781
Revestimento de taludes	....	714	100	814
Enchimento de vãos com argamassa e pedra	....	248	331	579
Superficie lavrada a escopro e martello	....	2.451	7.829	10.280

Custo até 31 de Dezembro de 1863	925:893$298	Custo de Janeiro a Junho de 1864	392:336$216	Custo até 30 de Junho de 1864	1,318:229$514
Deducção	158:814$913	Deducção	53:187$144	Deducção	212:002$057
Saldo pago	767:078$385	Saldo pago	339:149$072	Saldo pago	1,106:227$457

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1864.

Manoel Coelho da Rocha, secretario da companhia.

APPENSO N. 6

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	ADMINISTRAÇÃO CENTRAL.		
	Secretaria.		
Secretario da companhia	Manoel Coelho da Rocha		5:000$000
Guarda-livros	José Torquato de Faria		4:000$000
Comprador	Antonio Francisco Fortes de Bustamante Sá		3:600$000
Pagador.	José Narciso da Silva Vieira		2:400$000
Escripturario	José Timotheo da Costa		1:600$000
Continuo	Francisco Thomaz de Aquino		1:600$000
	Armazem do deposito.		
Almoxarife	Antonio Julio Gordilho da Silva Valente		2:400$000
Fiel	Francisco José Pinto Monteiro		1:200$000
	Inspectoria do trafego.		
Inspector geral	Vleminex		14:000$000
Secretario	José Ignacio de Mesquita		2:400$000
Chefe da contabilidade do trafego..	Antonio José Trench		3:600$000
Desenhador	Nuno Pinheiro de Campos Nunes.		1:800$000
Escripturario da contadoria	Sebastião Machado Nunes		1:200$000
"	Bento Ferreira Soares		1:200$000
Continuo	José Galdino de Castro Junior	3$000	
Chefe de tracção ..	Gustavo do Rego Macedo		5:000$000
Secretario	Augusto C. Rodrigues da Costa ..	5$000	
Engenheiro residente	Francisco Pereira Passos		5:000$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Telegrapho electrico.		
Chefe	Felippe de Barros Vasconcellos		3:600$000
Telegraphista de 1ª classe	Manoel Alves de Carvalho		1:200$000
"	Joaquim Candido de Oliveira	3$000	
"	João Maria de Lacerda	3$000	
"	Manoel Victor Ribeiro	3$000	
"	Joaquim Ferreira Fraga	3$000	
"	Carlos Daniel de Souza Queiroz	3$000	
Dito de 2ª classe	Edmundo Monteiro Peixoto	2$000	
Praticante de 1ª classe	Onofre da Silva Saldanha	1$000	
"	José Moreira Nunes Teixeira	1$000	
	Estação da côrte.		
Agente	Ricardo Julio Duval		4:000$000
Ajudante	Joaquim Carlos de Niemeyer		2:800$000
Fiel	José Francisco de Macedo		2:400$000
"	José Galdino de Castro		2:200$000
Escripturarios	Conrado Jacob de Niemeyer		1:200$000
"	José Manoel Ratton		1:200$000
"	Daniel Rooke		1:200$000
Conferente	Francisco da Veiga Abreu		1:200$000
"	Bernardino José de Azevedo Maia	2$400	
"	Joaquim Vieira Coimbra	2$400	
"	João Vaz Guedes	2$400	
"	Carlos de Assiz de Azevedo Coutinho	2$400	
"	Joaquim de Souza Fontes	2$400	
	Estação do Engenho-Novo.		
Agente	Joaquim Mariano de Azevedo Coutinho		2:000$000
Conferente telegraphista	Hermano Vasconcellos de Bittencourt		1:200$000
	Estação de Cascadura.		
Agente	Gabriel José Pereira Bastos		2:000$000
Conferente telegraphista	Luiz Garcia Soares de Bivar		1:200$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Estação de Sapopemba.		
Agente	Manoel Pires da Silveira		2:000$000
Conferente telegraphista	Laurenio Augusto de Oliveira Mattos		1:200$000
	Estação de Maxambomba.		
Agente	Juvenal José Oliveira Braga		2:000$000
Conferente telegraphista	José Luiz da Cunha Gardel		1:200$000
	Estação de Queimados.		
Agente	Domingos Carolino de Carvalho ...		2:000$000
Conferente telegraphista	Joaquim Gonçalves de Andrade		1:200$000
	Estação de Belém.		
Agente	Candido Joaquim de Mesquita		2:400$000
Fiel.	Manoel Joaquim Ferreira Simões...		1:800$000
	Estação de Macacos.		
Agente	João Agostinho da Rocha		2:000$000
Conferente telegraphista	José Ferreira dos Santos		1:200$000
Praticante	José Augusto de Barros	2$000	
	Estação do Rodeio.		
Agente.	Jeronymo Candido de Moura		2:400$000
Conferente	Agostinho Polydoro X. Pragana...	2$400	
	Estação dos Mendes.		
Agente	Candido Narbal Pamplona		2:400$000
Conferente	J. A. Ortegal Barbosa	2$400	
	Estação de Sant'Anna.		
Agente	Alberto José da Cunha		2:000$000
Conferente telegraphista	José Patricio Pires		1:200$000

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Estação da Barra.		
Agente.	Rodrigo Pinto Navarro de Andrade.		3:600$000
Ajudante	Florindo Bernardes Miguel		2:400$000
Fiel	Augusto Soares de Meirelles		1:500$000
Praticante	Archimedes da Silva Castro	2$000	
	Pessoal dos trens.		
Chefe de trem	Henrique Lagdon		2:000$000
"	José Bernardes da Silva		2:000$000
"	João Ferreira de Paiva		2:000$000
"	Adelino Maria Velho		2:000$000
Ajudante	Nicoláo Pereira Dias de Oliveira.	3$000	
"	Carlos Augusto Barbosa	3$000	
"	Gregorio Ribeiro da Silva	3$000	
"	Ricardo Corrêa de Castro Lemos ..	3$000	
"	Joaquim Machado Pimentel	3$000	
"	José Manoel Gouvêa Cabral	3$000	
"	Henrique Ayres Pimenta	3$000	
Machinista 1ª c....	Antonio Joaquim Fernandes		2:520$000
"	Carlos Moulin		2:520$000
"	William Flora		2:520$000
"	Jean Pierre Laurent		2:520$000
"	Adam Fischer		2:520$000
"	Thiago da Costa		2:520$000
"	Antonio Sellman		2:520$000
Dito 2ª classe	Gustavo Bion		1:920$000
"	José de Oliveira Braga		1:920$000
	José Guiberto Sellman		1:920$000
Dito de 3ª classe..	Francisco José da Silva Barros....		1:440$000
"	Fernando Eduardo Peixoto		1:440$000
"	Cezar Vaz Pinto		1:440$000
Foguista	Joaquim Loureiro	3$500	
"	José Ferreira	2$700	
"	Pedro da Cunha Vasconcellos.....	2$700	
"	Manoel Antonio de Souza	2$700	
"	José Alves Pedreira	2$700	
"	Bento José Pereira	2$700	
"	Diogo Ford	2$700	
"	Nicoláo Bauza	2$700	
"	José Leite Bastos	2$700	
"	Francisco Barbosa	2$500	
"	José da Silva Guimarães	2$500	
"	Ezequiel da Paixão	2$500	
"	José Claudio da Silva	2$500	

GRADUAÇÕES	NOMES	VENCIMENTO DIARIO.	VENCIMENTO ANNUAL.
	Antonio José Monteiro	2$500	
	José Maria Ferreira	2$500	
	João Gonçalves de Albuquerque....	2$500	
	Antonio Alves Pereira	2$500	
	Antonio Fernandes	2$500	
	Directoria das obras.		
Engenheiro em chefe	A. Ellison Junior		21:000$000
1.º ajudante	W. S. Ellison		12:000$000
Ajudante de 1ª classe do escriptorio.	Richard Hayden		4:200$000
Dito de 2.ª dita...	J. Stank		2:400$000
"	R. A. Helh.......................		2:400$000
Chefe de districto..	C. A. Morsing		7:800$000
"	Herculano Velloso Ferreira Penna..		7:800$000
"	John Whitaker		7:800$000
Ajudante de 1.ª classe	Jeronymo Luiz Ribeiro		6:000$000
Ajudante de 1.ª classe	R. A. Habershan		6:000$000
Dito de 2.ª dita....	J. R. Gambôa		3:600$000
"	Herculano Carlos Ferreira Penna..		3:600$000
Praticante	Joaquim Miguel Ribeiro Lisboa		1:800$000
"	Nicoláo Rodrigues dos Santos França Leite Junior		1:800$000
"	João Gomes do Val		1:440$000
"	Domingos Gonçalves de Azevedo..		1:440$000

Além dos empregados acima mencionados, ha mais 4 limpadores de machinas, 8 encarregados da conservação dos carros, 1 vigia, 66 operarios, 4 empregados no escriptorio e armazem, 2 guardas, 4 aprendizes, 1 servente; 1 porteiro e 12 trabalhadores das officinas, 4 guardas das estações, 1 bilheteiro, 1 creado, 2 guardas do armazem, 1 guarda rondante, 1 despachante de bagagens, 6 praticantes, 4 bagageiros, 3 feitores, 6 limpadores de carros, 16 guarda-freios, 2 bombeiros, 20 guarda-chaves, 2 guarda-cancellas, 50 trabalhadores das estações, 1 impressor de bilhetes, 1 encarregado das descargas, 1 feitor, 1 servente e 9 empregados de coke, 27 guardas da linha, e 675 operarios e trabalhadores na reconstrucção e conservação das 1.ª e 2.ª secções.

Secretaria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em 30 de Junho de 1864. — *Manoel Coelho da Rocha,* secretario da companhia.